POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

Nr. 3 | WARSZAWA, MARZEC 1936 | ROK 3



Ś. p. Edmund Kłopotowski

Dnia 21 lutego r. b. o godzinie 11.30 zmarł w Warszawie I-szy vice-prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej Edmund Kłopotowski w 47 roku życia.

Zmarł na serce w sile wieku, ale ciężko już sterany na wszystkich placówkach pracy publicznej, walką we wszystkich potrzebach, w których od lat dziecięcych nieomal do chwil ostatnich wołał go głos poczwórnej miłości: Polski, prawdy, sprawiedliwości i ludzi.

O zmarłych, jeśli widoczne i niezmazalne fakty życia nie pozwalają mówić dobrze, nie mówi się nic. O wszystkich innych, licznych miljonach mówi się i pisze dobrze. „Po śmierci o wszystkich dobrze".

Jakiej siły pióra, jakiego talentu, którego nie posiadamy, potrzeba, aby obcy człowiek, czytający te słowa uwierzył, że to nie przesada, że nieroztkliwienie przyjaciół, ale prawda oczywista, prawda jak dzień, że ubył z naszego grona człowiek, który rządził się wyłącznie przez całe życie miłością Polski, sprawiedliwości, prawdy i ludzi; że ubył człowiek, w którym nie potrzebował odzywać się głos sumienia, obowiązku, miłości, bo trwał w nim tak w każdym czynie, w każdej pracy, w każdym oddechu, w każdem uderzeniu wielkiego serca.

Zmarł Rycerz nieskalany obowiązku i wierności prawdzie.

W 14-ym roku życia wchodzi w życie publiczne, jako uczestnik ruchu niepodległościowego Organizacji Młodzieży Narodowej i ruchowi temu pozostał wierny i bezgranicznie oddany do śmierci. W 15-tym roku życia walczy już i współkieruje walką o szkołę polską w Komitecie Strajku Szkolnego w 1905 roku w Lublinie, w mieście goraco i zawsze kochanym. Lata szkoły średniej w Lublinie, lata studjów w Wyższej Szkole Handlowej w Warszawie, to lata ciężkiej, ofiarnej, niebezpiecznej pracy konspiracyjnej, przerwanej tylko rosyjskiem więzieniem.

W walce ze szkołą rosyjską o szkołę polską, który to problem, po problemie prac przygotowawczych do walki zbrojnej o Niepodległość, ówczesną młodzież obchodził przedewszystkiem, w tym przedboju walki pod sztandarami Pierwszej Brygady, Edmund Kłopotowski włożył wszystkie swe młode i niezniszczalne zdawało by się siły. Walczył we dnie i w nocy, w konspiracji, na zgromadzeniach, aulach, domach prywatnych, na ulicach, w każdym miejscu publicznem. Walczył myślą, słowem, czynem, a gdy było potrzeba — silną dłonią, petardą, pociskiem. Szli z Nim ławą jego towarzysze pracy ze szkół akademickich, szli wychowankowie - uczniowie ze szkoły średniej.



Fotografja z roku 1920.

Pracę niepodległościową wśród starszego społeczeństwa rozpoczyna w rodzinnej Ziemi Lubelskiej w Zwierzyńcu, gdzie osiedla się po skończeniu studjów wyższych. Pracuje nad znalezieniem oparcia w społeczeństwie, organizującemu się ruchowi zbrojnemu. Jest w Związku Walki Czynnej. Zakaz dalszego werbunku do Legjonów, wydany przez Józefa Piłsudskiego po zajęciu Warszawy przez Niemców w 1915 r., nie pozwala Mu wstąpić w szeregi Pierwszej Brygady. Pracuje w P. O. W. Po Traktacie Brzeskim, gdy nietylko zostaje zagrożona jego rodzinna prowincja, Edmund Kłopotowski czynnie pracuje w „Straży Kresowej", która to organizacja w tym pierwszym okresie

swoim ma za zadanie zniszczenie konsekwencyj Traktatu na Chełmszczyźnie, Podlasiu i Wołyniu. Wespół z P. O. W. i „Strażą Kresową" bierze udział w rozbrajaniu Austrjaków w listopadzie 1918 roku i kończy ten drugi okres swego życia, jako ochotnik Wojsk Polskich i uczestnik wojny polsko-rosyjskiej w 1920 roku.

Kiedy zaś pierwszy, najważniejszy etap pracy pokolenia został dokonany, gdy Polska Niepodległa stała się faktem, ale zalegały Ją gruzy i zgliszcza, Edmund Kłopotowski poświęca się pracy narodowej, która pozwala Mu realizować drugi postulat: sprawiedliwość społeczną. Najpierw w Lublinie, potem w Warszawie jest w kierownictwie prac Centralnego Związku Kółek Rolniczych i Centralnego Związku Kół Młodzieży Wiejskiej. Siły swe znów oddaje na rzecz organizacji małorolnych mas ludowych.

Rozszerza następnie swą niezmordowaną od rana do nocy pracę. Jest na wielu placówkach społecznych, lecz z reguły tych, które służą bezpośredniemu powiększaniu wielkości Polski. Piastuje funkcje przeważnie te, które wymagają nietylko nadzwyczajnej uczciwości, ale nieskazitelności, nietylko nieskazitelności, ale umiejętności wytwarzania wokół siebie atmosfery bezbrzeżnego zaufania. Pracuje w Lidze Morskiej i Kolonjalnej na rzecz powiększenia naszego dorobku i wartości na pobrzeżu i morzu. Jest vice-prezesem Zarządu Głównego. Jest vice-prezesem Zarządu Funduszu Obrony Morskiej. Jest jednym z nielicznych tych inicjatorów Komitetu Obchodu 25-cio lecia Walki o Szkołę Polską, którzy stawiają sobie za cel tej organizacji, aby raz jeszcze wystąpić z powtórną walką o szkołę polską, tym razem zagranicą dla 8 miljonów Polaków, zamieszkałych poza obrębem Rzplitej, dla naszych polskich mniejszości w państwach ościennych i naszej emigracji. Z Jego współinicjatywy i współpracy powstaje Fundusz Szkolnictwa Polskiego poza granicami Państwa, którego jest współtwórcą i skarbnikiem od początku do chwili dosłownie ostatniej, bo jeszcze na łożu śmierci.

Troska o tę piątą dzielnicę Polski, o tę jedną trzecią Narodu Polskiego, zamieszkała zagranica, pcha Go na ten ostatni, wespół z pracą Ligi Morskiej i Kolonjalnej, ostatni etap Jego twórczej pracy. Jest członkiem Władz Światowego Związku Polaków Zagranicą, a ostatnio od grudnia 35 roku, jednym z założycieli i członków Zarządu Towarzystwa Pomocy Polonji Zagranicznej.

„Duchy świetlane, mają to do siebie, że wysyłają promienie wokół na całe otoczenie", na cały teren swej pracy. W świetle miłości, wiernej przyjaźni, czystości myśli i uczuć obywatelskich, był każdy kto z Nim pracował. Wierzył w zwycięstwo prawdy i sprawiedliwości, wierzył w szlachectwo duszy lurzkiej, w zwycięstwo dobra, kochał życie i wiedział co to jest radość życia twórczego.

Nie byłby pełny Jego wizerunek, gdyby nie wspomnieć jeszcze o jednym Jego ukochaniu. Kochał młodość. Kochał młodzież nie jak ojciec, nie nawet jako wychowawca, kochał jak brat, kochał nie dlatego, że młodzież „to przyszłość Narodu", ale dla niej samej, dla tego, że młoda i radosna, bo Sam był młody i zawsze radosny. Kochał ją, że wierzy w to co mówi, że wierzy w lepszą przyszłość, że nie czyni kompromisu, bo sam w to wierzył i innym do wierzenia podawał, bo sam nie znosił kompromisu, bo miał mocne, póki nie pękło, lecz gorące serce, bo wierzył w to wszystko, w co uwierzył w młodości.

Zmarł wierny swemu sztandarowi, na którym wypisane sa tylko dwa słowa: „Dla Polski", zmarł kochając wizję nadchodzącego jutra pracy, zmarł wpatrzony w dumna banderę polską, a połowę swego wielkiego serca przez granicę Polski i sine fale Bałtyku wysyłał ku tym, którym los nie pozwolił dzielić łącznie z nami dachu Niepodległej Ojczyzny.

Nagrodzony został Krzyżem Niepodległości, Krzyżem Oficerskim Polonia Restituta, Krzyżem Zasługi, Krzyżem Wołyńskim, Medalem „Polska swemu obrońcy". Odznaką za „Walkę o Szkołę Polską" i innemi. Nie odzwierciadlają one w niczem Jego zasług. Praca wytrwała, mocna, nieprzerwana dała Mu inną nagrodę, uśmiech pogodny, radosny, przywarty do Jego twarzy od zarania życia do skonania. Śmierć Jego pogrążyłaby nas w bólu i smutku, gdyby nie wspomnieć jednego momentu. Żartem, rok temu, nie wierząc w bliską śmierć, na pogrzebie swego wychowawcy i przyjaciela prosił przyjaciół, aby pamięci Jego nie czcić smutkiem i żałobą, ale w chwilach pracy, walk zwycięstwa, w chwilach radości, w tryumfie zwycięstwa życia nad śmiercią.

Wydział Wychowania morskiego

Praca morska wśród młodzieży, która została podjęta przez L. M. K. dzięki zorganizowaniu kół szkolnych L. M. K., — nabiera coraz mocniejszego oddechu.

Z każdym miesiącem tu i tam powstają nowe koła szkolne. Budzi się wśród młodzieży zainteresowanie sprawami morskiemi we wszystkich, nawet najdalszych zakątkach państwa.

Władze centralne Ligi Morskiej i Kolonjalnej, obserwując ten żywiołowy pęd młodzieży ku morzu, doceniając jego wielkie, obliczone na przyszłe lata potęgi i dobrobytu Rzeczypospolitej, znaczenie — postanowiły rozszerzyć dotychczasową formę organizacyjną Komisji dla Spraw Młodzieży i przekształcić Komisję na Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży.

W tym celu stworzony został Wydział Wychowania Morskiego młodzieży, który ma znacznie szerszy teren działania niż dotychczasowa Komisja dla Spraw Młodzieży, bowiem obejmując całą młodzież polską, garnącą się pod sztandary L. M. K., lub szukającą realizacji wzniosłych haseł wychowania morskiego w organizacjach autonomicznych, a tylko ideowo związanych z L. M. K., jak Akademicki Związek Morski R. P. i Harcerskie Drużyny Żeglarskie.

Na przewodniczącego Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży zaproszony został gen. Marjusz Zaruski.

Nazwisko tego niestrudzonego propagatora piękna i wartości morza wśród młodzeży jest znane licznym zastępom młodych adeptów sztuki żeglarskiej. Od dłuższego już czasu, gen. M. Zaruski, lato spędza z młodzieżą na morzu, ucząc ją nietylko sztuki żeglarskiej, lecz także ukochania morskiego życia. Dalej do Zarządu wydziału wychowania morskiego weszli ludzie, którzy również nie są obcy młodzieży, interesującej się zagadnieniami morskiemi. I tak wice-przewodniczącym został p. profesor dr. Stanisław Sumiński, który jednocześnie będzie Przewodniczącym Sekcji Kół Szkolnych. Sekretarzem został mgr. Kazimierz Cynkutis, Przewodniczącym Sekcji Harcerskiej — Józef Michałowski, przewodniczącym Sekcji Akademickiej — Jan Grzywaczewski, prezes Zarządu Głównego Akademickiego Związku Morskiego R. P. i wreszcie do Zarządu Wydziału wszedł senator Piotr Olewiński. Oprócz wspomnianych osób do Zarządu Wydziału Wychowania Morskiego weszli delegaci poszczególnych organizacyj i instytucyj jak: Związku Nauczycielstwa Polskiego, Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego, Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Kierownictwa Marynarki Wojennej.

W połowie ubiegłego miesiąca odbyło się pierwsze, inauguracyjne zebranie Wydziału w obecności przedstawicieli Ministerstwa Wyzn. Rel. i Ośw. Publ. w osobach wizytatorki p. Michałowskiej i p. nacz. Bielskiego.

Obok przemówień gen. Zaruskiego i prof. St. Sumińskiego, dyr. E. Łoziński w ciekawym odczycie p. t. „Założenia ideowe pracy L. M. K. wśród młodzieży" — poruszył zagadnienia ideowe nowopowstałego wydziału Wychowania Morskiego.

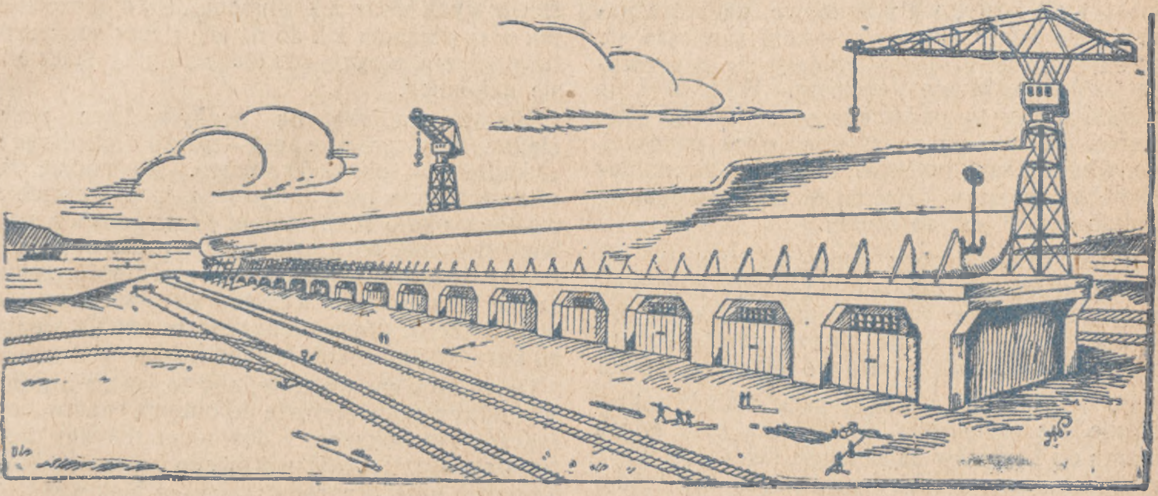
Tak przedstawiają się ramy organizacyjne i przebieg pierwszego zebrania Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży, którego powstanie winna powitać z radością cała polska młodzież, interesująca się sprawami morza polskiego.

Ta centralizacja pracy morskiej młodzieży — pozwoli z większą łatwością osiągnąć zamierzone cele — zapewni rozpoczętej już pracy doskonalsze wyniki.

A pracy tej jest bardzo dużo.

I teraz, w zaraniu nowego etapu pracy morskiej wśród młodzieży, w momencie gdy nabiera ona cech organizacyjnej powszechności — winien każdy członek koła szkolnego L. M. K., każdy harcerz-wodny, każdy azetemiak (członek Akad. Zw. Morskiego) — dążyć do uczynienia również powszechnem, — wśród całej polskiej młodzieży — idei morskiej.

Niech nie będzie w Polsce takiego miasta, czy miasteczka, takiej szkoły, małej czy dużej — niech nie będzie w Polsce wśród tej miljonowej rzeszy młodzieży takich, którym sprawy polskiej polityki morskiej — byłyby obojętne. St. Z.



Stocznia okrętowa

Jednym z działów techniki i przemysłu, leżącym dotąd w Polsce zupełnie odłogiem, było budownictwo okrętowe. Zarówno naszą Marynarkę Wojenną jak i flotę handlową zaopatrywano dotąd w okręty i statki, zamawiane zagranicą, pozbawiając kraj pełnowartościowej waluty. Ponieważ zaś 60 proc. wartości budowanego okrętu przypada na robociznę, zagraniczne więc zamówienia zubożyły również polskiego rzemieślnika i technika.

Dzisiaj sprawa ta nareszcie weszła na racjonalne tory i, w naszym wspaniałym porcie Gdyni, mieć będziemy stocznię okrętową Marynarki Wojennej, która będzie przyjmować również i prywatne zamówienia budowy statków handlowych.

Stocznia okrętowa jest to część terenu portowego, gdzie na specjalnym warsztacie składa się i łączy ze sobą poszczególne części okrętu. Właściwą wytwórnią okrętową jest cały kraj z jego najróżnorodniejszemi działami przemysłu. Okręt doby obecnej wymaga współpracy około 200 różnych gałęzi techniki, jak np. kopalnie; huty: żelazne, cynkowe, miedziane, stalownie, walcownie, odlewnie; wytwórnie: kotłów, maszyn parowych, dynamo, przewodów elektrycznych; tartaki, stolarnie, garbarnie; fabryki: farb, lakierów, smarów, przetworów skóry, gumy; huty szklane i t. p.—słowem wszystkiego, począwszy od najcięższych materjałów kopalnych, do najprecyzyjniejszych instrumentów pomiarowych i obserwacyjnych; każdy dział otrzymuje właściwe zamówienie i w określonym terminie dostarcza swój wyrób na stocznię, gdzie odbywa się ogólny montaż, t. j. zestawianie.

Stocznia posiada, jako działy pomocnicze, warsztaty: ślusarsko - mechaniczne, obróbki cienkich blach, drzewa, kuźnie, narzędziarnie, sprężarki powietrzne do niciarek i wiertarek, elektromonternie, spawalnie, malarnie i t. p., zasadniczym zaś jej warsztatem jest **pochylnia okrętowa,** na której buduje się kadłub okrętu. W dobrze obmyślonej terenowo stoczni wznosi się zwykle kilka pochylni różnych długości i nośności. Stocznia np. Schichau w Gdańsku ma 6 pochylni dla jednoczesnej seryjnej budowy 6 największych pancerników.

Okręt w budowie przechodzi trzy fazy: 1) budowa kadłuba na pochylni, 2) stoczenie, czyli spuszczenie go na wodę — **data narodzin okrętu** — i 3) wykończenie budowy na wodzie.

Pochylnia (patrz rysunek) jest wielkim żelbetowym pomostem o pochyleniu do 0,07 w stronę głębokiego basenu portowego, obliczonym na udźwignięcie ⅓ wagi przyszłego okrętu. Równia pochyła biegnie daleko w wodę i ta jej podwodna część jest najmocniej konstruowana. Po wierzchu wzdłuż równi układa się równolegle dwa tory spustowe na wzajemnej odległości, wynoszącej mniejwięcej ⅓ szerokości budowanego okrętu, na nich wzdłuż leżą płozy sanic spustowych, a na sanicach wpoprzek t. zw. kilbloki. Na tych podstawach na stępce okrętowej ustawia się i nituje wręgi (żebra okrętowe), obszywane następnie blachą burtową, ewentualnie pancerzem. W miarę wznoszenia wręgów i burt, ustawia się szeregi coraz wyższych podpór i rusztowań, które trzymają kadłub, stojący stępką (kilem t. j. podłużną denną belką okrętową) na kilblokach i sanicach, w pozycji pionowej statecznej równowagi.

W kadłub, jeszcze na pochylni, wbudowuje się maszyny i kotły, wały śrubowe, na które nasadza się śruby okrętowe, potem zawiesza się ster i kotwice, następnie zaciąga się poprzeczne belki pokładowe (bimsy). Wszystkie te ciężkie części są podawane przez dźwigi bramowe, toczące się na szynach obok pochylni. Po wbudowaniu podstaw nadbudówek pokładowych i podstaw dział na okręcie wojennym, kadłub gotów jest do spustu.

Przed spustem tory spustowe smaruje się bardzo grubo mieszaniną łoju i mydła, następnie usuwa się kolejno rusztowania i podpory, pod koniec czego następuje obrząd chrztu okrętu przez rozbicie butelki wina o przednią stewę.

Po wytrąceniu ostatniej pary podpór, okręt drgnie i, z szybkością, dochodzącą przy końcu spustu do 7 metrów na sekundę, stacza się wraz z sanicami po torach spustowych w wodę. Okręt spuszcza się zawsze **rufą naprzód,** ponieważ ma ona stosunkowo dużą szerokość i, kiedy dziób jest jeszcze na pochylni, szeroką rufę dźwiga już wypór wody. Chwila staczania się dziobnicy jest najniebezpieczniejszą, ponieważ okręt jest wówczas teoretycznie oparty tylko rufą o wodę, a dziobnicą o podwodną część pochylni, wytrzymującą wtedy pół wagi całego kadłuba, środek zaś okrętu na moment jakby zwisa bez podpory. Sanice, które suną po torach spustowych wraz z kadłubem, dzięki uprzedniemu przywiązaniu ich do dzioba i rufy spuszczonego okrętu, ulegają zmiażdżeniu przy staczaniu się dziobnicy.



Z widoków nadmorskich.

Budowa kadłuba na pochylni trwa przeciętnie 18 miesięcy, spust.—zależnie od długości kadłuba — około 50 sekund. Na wodzie następuje trzecia faza budowy t. j. wykończenie, trwające około roku; potem okręt odbywa próbne pływania, potwierdzające zwykle obliczoną z góry wyporność, szybkość, zwrotność, zanurzenie i stateczność, wreszcie odbywa pierwszą podróż (rejs), poczem zaczyna normalną służbę na korzyść i ku sławie swego kraju.

Okręt bowiem wojenny, czy to statek handlowy, odbywający podróże do obcych państw, jest rzeczowym pokazem i dowodem tężyzny materjalnej oraz technicznej swego kraju i podnosi u obcych prestiż narodu, który go budował.

Stocznie, poza pochylniami do budowy okrętów, są zaoparzone w doki suche i pływające, będące wielkiemi aparatami do naprawy okrętów. W pomocniczych warsztatach mechanicznych danej stoczni są naprawiane uszkodzenia lub odtwarzane zamienne części naprawianego okrętu.

Na zakończenie kilka cyfr orjentacyjnych kosztów budowy okrętów wojennych i statków handlowych.

Podstawową miarą wielkości każdej jednostki pływającej jest jej wyporność. Wypornością nazywa się objętość całej podwodnej części okrętu, wyrażona w metrach sześciennych, która cyfrowo odpowiada, według prawa Archimedesa, wadze całego okrętu w tonach wagowych (1000 kg).

Statki i okręty wojenne miewają wyporność: torpedowce ok. 350 ton; kontrtorpedowce i łodzie podwodne ok. 1500 ton; krążowniki i statki towarowe ok. 10.000 ton, krążowniki linjowe i pancerniki ok. 35.000 ton, wielkie transatlantyki ok. 75.000 ton.

Koszt budowy, przypadający na 1 tonę wyporności, wynosi: statku handlowo-pasażerskiego średniej klasy zł. 4.500 („Piłsudski" — „Batory"); statku pasażerskiego luksusowego zł. 7.500 („Normandie"); torpedowca i lekkiego krążownika zł. 8.500 („Wicher" — „Burza"; pancernika zł. 10.000 („Nelson"), łodzi podwodnej zł. 12.000 („Ryś" — „Wilk").

Te olbrzymie sumy niezadługo, dzięki budowie własnej stoczni, będą pozostawać w kraju.

Koszt budowy stoczni, zależnie od wyposażenia, wynosi od 7 do 10 miljonów złotych, co przy stałych budowach zawsze się opłaca, a na wypadek wojny stocznia i doki są podstawą sprawności bojowej floty wojennej.

Inż. A. Pauly

Poczta morska w Polsce

Poczta morska w zasadzie nie jest urządzeniem nowem, gdyż jako taka znana była już w czasach wczesnej starożytności. Już Fenicjanie znali sposób przewożenia drogą morską korespondencji, a starożytna Grecja, która, dzięki znakomitemu układowi swych wybrzeży, doprowadziła handel morski do bardzo wysokiego poziomu, posiadała stałe i regularne kursy poczty morskiej. Duże łodzie wielowiosłowe służyły przedewszystkiem do przewozu ładunków cięższych, natomiast transport korespondencji (używano już wówczas pisma papyrusowego obok tabliczek. wypalanych z gliny) odbywał się przy pomocy lekkich, zwinnych łodzi.

W pierwszej połowie XIX stulecia, wobec rozwoju wykorzystania siły parowej dla celów żeglugi morskiej, zaczęto w szerszym zakresie wykorzystywać drogi morskie do przewozu poczty. Jak wiemy, pierwszym konstruktorem statku parowego był Amerykanin, Robert Fulton, który uruchomił swój parowiec w roku 1807 w Ameryce, na jeziorze Hudson. Jeden z twórców traktatu wiedeńskiego z 1815 r., książę Metternich, opowiada w swych pamiętnikach, że oczekując pewnego razu na audjencję u Napoleona I, zauważył człowieka, wychodzącego z gabinetu cesarza z oznakami wielkiego przygnębienia. Po wejściu Metternicha do gabinetu, Napoleon powiedział do niego: „Widział pan tego człowieka, który przed chwilą ode mnie wyszedł? Jest to warjat, który zaproponował mi, abym zapomocą gotującej wody flotę przeprawił do Anglji!“...

A w dziesięć lat potem, w roku 1818, pierwszy parowiec „Savannah“ wypłynął z portowego miasta Savannah w Ameryce i przepłynął ocean Atlantycki, lądując w Liverpoolu....

W związku z rozbudową statków parowych powstały wkrótce stałe kursy poczty morskiej. Pierwszym takim regularnym kursem poczty morskiej było połączenie między Stralsundem i Ystadtem w roku 1824. Od tego czasu datuje się rozwój regularnej komunikacji pocztowej drogą morską.

Pierwsze połączenie pocztowe drogą morską uzyskała Polska przez Gdańsk. Wolne Miasto Gdańsk posiada dla polskiej komunikacji pocztowej morskiej doniosłe znaczenie, jako jeden z naszych dwóch punktów wyjścia na morze, a doniedawna, jako jedyny punkt. Jak wiadomo, podstawą stosunku prawnego między Polską a Gdańskiem jest traktat wersalski. Artykuł 104 tego traktatu zobowiązywał obie strony do zawarcia konwencji, mocą której Polska otrzyma nadzór i zarząd Wisły i całej sieci kolejowej w granicach W. M. Gdańska, tudzież nadzór i zarząd komunikacyj pocztowych, telefonicznych i telegraficznych między Polską i portem gdańskim. Poza tem mocą tejże konwencji, którą zawarto 9 listopada 1920 roku w Paryżu, Polska otrzymała prawo rozwoju i ulepszenia dróg wodnych, doków, basenów, nabrzeży, dróg żelaznych oraz uprawnienie do założenia w porcie gdańskim własnej służby pocztowej, połączonej bezpośrednio z Polską oraz stworzenia komunikacji pocztowej przez port gdański z Polski do Gdańska i zagranicę.

Zgodnie z temi uprawnieniami, Polska zorganizowała na terenie Gdańska trzy polskie urzędy pocztowe, podlegające Dyrekcji Poczt i Telegrafów Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku i stworzyła regularną komunikację pocztową między Polską a Gdańskiem, Polską a zagranicą przez Gdańsk i wreszcie Polską a północnem Pomorzem. P. Sylwester Maciejewski, prezes Dyrekcji Poczt i Telegr. w Poznaniu, podał w jednym z ostatnich numerów „Przeglądu Pocztowego“ szereg ciekawych danych, z których wynika, że ostatni z trzech wymienionych wyżej urzędów pocztowych — „Gdańsk 3“, a położony na wyspie Holm, jest urzędem wymiennym dla ruchu przesyłek (listowych i paczkowych) między Polską a zagranicą zamorską.

Budowa portu w Gdyni przyczyniła się również w wielkiej mierze do rozwoju ruchu pocztowego pomiędzy Polską a krajami zamorskiemi. Dla wymiany paczek z krajami zamorskiemi wybudowano w porcie specjalny urząd „Gdynia 5“.

Pierwszą komunikację przez Gdańsk z krajami zamorskiemi rozpoczęto z Ameryką. Najpierw zorganizowano transport paczek, czyli t. zw. darów amerykańskich, które nadchodziły do Polski nieregularnemi kursami amerykańskiej linji okrętowej „Scantic American - Line“. Była to wymiana jednostronna paczek i trwała do roku 1921.

Obecnie odbywa się już tylko normalna, to znaczy obustronna wymiana pocztowa, którą przeprowadza polsko - transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe i Zjednoczone Towarzystwo Okrętowe, w których jest prawie połowa kapitału polskiego. Od 29 listopada 1932 roku zorganizowano na statkach Towarzystwa Transatlantyckiego agencje pocztowe.

Obecnie wymiana, według ustalonego planu przez polski urząd „Gdańsk 3“, odbywa się z następującemi krajami: Ameryką, Wielką Brytanją, Danją, Finlandją, Kanadą, Szwecją i Norwegją. Poza tem wysyła się od nas przesyłki tranzytem — drogą przez Anglję — do 41 krajów zamorskich.

Henry

Morze w literaturze dawnych wieków

Karygodna, gnuśna niechęć naszych przodków do morza — siłą rzeczy musiała wyryć swe smutne piętno i na literaturze, która jest pomnikiem życia. Na przestrzeni wielu wieków znalazłoby się zaledwie parę jaśniejszych nazwisk pisarzy, którzy morze widzieli z lepszej niż ogół strony, — a i te nazwiska szarzeją, tonąc w nurtach powszechnej ignorancji.

Pierwsza postać, wyłaniająca się z mroku dziejów, to anonimowy **Marcin Gall** (XII w.), który w swej łacińskiej kronice zostawił nam pierwszy opis morza i radości, jakiej, na widok wspaniałego żywiołu, doznała rycerska drużyna króla Chrobrego: „Naszym przodkom wystarczały ryby słone i cuchnące, — My po świeże przychodzimy, w oceanie pluskające!...“

Milknie Gallus - Anonymus, i dopiero IMć **Mikołaj Rey** odezwał się po czterech wiekach (w w. XVI), lecz jakże inaczej... Ten ojciec polskiej literatury stał się jednocześnie ojczymem naszej marynistyki, który, znając morze tylko z opowiadań, w „Przemowie krótkiej do Polaka poćciwego“ temi chwalił się słowami: „Tum jeno po sadzawkach polskich trochę pływał, a na morzu — bodaj tam nikt dobry nie bywał!“

Spośród współczesnych Reyowi, podobnie gardłował **Sebastjan Fabjan Klonowic (Acernus),** mówiąc we „Flisie, to jest spuszczaniu statków Wisłą i inszemi rzekami“ w ten sposób: „Może nie wiedzieć Polak, co morze, gdy pilnie orze“...

Podobnie radził w swym wierszu, p. t. „Na komisyą szczecińską“, **Kacper Miaskowski** (na przełomie w. XVI i XVII): „Maszt, żagiel i kotew krzywą niech ci mają, co nad słonym Neptunem (t. j. nad morzem) od pieluch mieszkają!“ — Podobnie radził w swych „Satyrach“ **Krzysztof Opaliński** (w. XVII), wojewoda poznański, ten sam, który Wielkopolskę oddał Szwedom: „Nie puszczaj się na morze!“ — Podobnie w swych „Moraliach“ współczesny mu **Wacław Potocki,** i wielu innych.

Jak bardzo wśród ówczesnej szlachty zakorzeniona była niechęć do morza i, co kapitalne, strach przed niem, niech świadczy fakt, że **Łukasz Górnicki** (w. XVI — XVII), podając za pisarzem włoskim, Baltasare Castiglione, opis podróży morskiej, — i dodał od siebie: „Nakarmiwszy się srogiego strachu“...!

Wśród utworów czeredy warchołów miłym wyjątkiem jest **Jana Kochanowskiego** (w. XVI) „Pamiątka Tęczyńskiemu“, poświęcona ślubnej wyprawie tego wielmoży do Szwecji. Znajduje się tam pierwszy w naszej literaturze opis burzy morskiej, którego jednak źródłem była „Eneida“ Wergiljusza (poety rzymskiego) przetłumaczona przez Jędrzeja Kochanowskiego, brata pieśniarza z Czarnolasu.

Bezpośrednią znajomość z morzem zawarł **Jędrzej Zbylitowski,** pierwszy polski poeta, tworzący na pokładzie okrętu. Ten, niedbały w artystycznem ujęciu tematu, swą „Drogę do Szwecji“ (1597), odbytą z królem Zygmuntem III Wazą, tak hojnie nafaszerował podaniami z mitologji, że morze stało się tam jakąś dziwaczną fikcją, działającą, widać, w sposób szczególny a niemęski na samego autora, skoro później w swym „Żywocie ślachcica we wsi“ wyrzekł się licznych niebezpieczeństw morza, nadewszystko chwaląc sobie beztroską, wiejską sielankę.

Pierwszym poetą, który po mistrzowsku odtworzył ścisłą łączność człowieka z morzem był **Marcin Borzymowski,** autor „Morskiej nawigacji do Lubeki...“ (1662). Sugestywne obrazy życia okrętowego, piękne pejzaże morskie, dużo realizmu, niespotykana naówczas ekspresja marynistyczna — czynią z Borzymowskiego pierwszego u nas marynistę, w ściślejszem znaczeniu tego słowa.

Po Borzymowskim—w literaturze znów nastaje kompletna cisza morska, i dopiero **Adam Mickiewicz** (1798 — 1855), jak nikt przed nim oddaje pulsującą rytmikę fal, ich barwę, plastykę i melodję — w swych „Sonetach krymskich“: „Cisza morska“, „Żegluga“, „Burza“, „Bajdary“ „Ałuszta w dzień“, „Ajudah“. Niemal równocześnie ukazuje się wspaniała pieśń **Juljusza Słowackiego** (1809 — 1849) „Genesis z Ducha“ i przepiękny, nastrojowy „Hymn o zachodzie słońca na morzu“.

I znów — cisza aż do drugiej połowy XIX w., w której daje znać o sobie działacz kaszubski, **Florjan Cenowa** vel **Cejnowa** (1817 — 1881); pod jego wpływem **Hieronim (Jarosz) Derdowski** rzuca hasło: „Niema Kaszeb bez Poloni, a bez Kaszeb — Polści!“

Ruch młodokaszubski, ujęty przez **dr. Aleksandra Majkowskiego,** dąży ku Polsce poprzez regjonalizm pomorsko - bałtycki. Dokoła pisma kaszubskiego „Gryf“ grupują się regjonalne talenty: **Stanisław Czernicki (Leon Heyke), Izydor Gulgowski, Jan Karnowski, (Woś Budzysz), Franciszek Sędzicki, Bernard Sychta, i inni.**

Ludowe poczynania Kaszubów nie bez wpływu były na związaną z morzem twórczość następnego pokolenia pisarzy.

Przybywają potem zwolna, lecz stale coraz to inne utwory, związane już nietylko z równiną pomorską, lecz i z samym żywiołem morza.

Zbigniew Jasiński.

Polowanie w Abisynji

Polowanie odbywa się w ten sposób, iż krajowcy, znający dany teren polowania, wyszukują ślady stad i prowadzą myśliwego na upatrzone zgóry stanowisko. Ogranicza się to tylko do antylop jak: kudu, oryks, metakwa i t. d., dość rzadko nadarza się sposobność upolowania hipopotama, nosorożca lub zebry. O dziko żyjącym ośle, na którą to zwierzynę myśliwi są wyjątkowo łasi, nie można nawet marzyć. Przebywa on bowiem w kraju, zamieszkałym przez szczep Dankala. Szczep ten odznacza się niebywałą dzikością i jest tak wrogo usposobiony do wszystkiego, co obce, bez różnicy, czy to jest biały czy Etjopczyk, że naczelnicy poszczególnych gmin — t. zw. szumowie nie chcą brać na siebie odpowiedzialności za życie białych. Zdarzało się często, iż żołnierze z eskorty szuma, którzy wydalili się w pojedynkę, a nawet we dwójkę poza obręb wioski szuma, padali od zdradzieckich kul Dankalów.

Na drapieżniki, małpy i węże polują przeważnie czarni krajowcy, albo też plantotorzy, osiedli wgłębi kraju. Polowanie takie wymaga bowiem dużych i żmudnych przygotowań. Na drapieżniki poluje się w Etjopji prawie zawsze pułapkami. Np. pantera: bardzo trudno ją podejść, a gdy to się już uda, trudno ją położyć jednym strzałem, spowodu niezwykłej ruchliwości. Raniona staje się nadzwyczaj niebezpieczna. Nie rzuca się wprost na niefortunnego strzelca, lecz okrąża go, idzie długo jego śladem i nagle z najmniej spodziewanej strony napada na człowieka. Powiadają, iż jest najinteligentniejszem zwierzęciem spośród drapieżników.

Pułapkę buduje się w ten sposób, że w okolicy, gdzie zauważono pantery, hieny, luksy, i t. d. ustawia się w półkole rodzaj zasieku z kaktusów, lub kolczastych krzewów na taką wysokość, aby zwierzyna nie mogła go przeskoczyć. Z jednej strony tego zasieku buduje sie kanał, zakryty od góry również kolczastemi krzewami. Kanał ten ma około 3 metry. Ustawia się w nim żelazną, ciężką łapkę sprężonową, przymocowaną łańcuchem do wkopanego w ziemię żelaznego pala. Pułapka taka waży 50 do 70 kilogramów. Wewnątrz ogrodzenia, zależnie od zwierzyny, którą się chce złapać, przywiązuje się do pala u przeciwległej ściany owcę, lub też wrzuca się padlinę, o ile poluje się nie na panterę, lecz na inną zwierzynę.

Pantera okrąża taką pułapkę kilka dni zrzędu, i bada, czy nie tkwi tam jakiś podstep, jakieś niebezpieczeństwo. Trzeba właśnie mieć dużą dozę cierpliwości, aby doczekać się wejścia pantery w nastawione sidła. Kontrolować można tylko zdaleka, gdyż pantera, poczuwszy ślady ludzkie, odejdzie i więcej nie wróci. Inne drapieżniki nie czekają tak długo i chwytają przynętę zaraz pierwszego wieczora. Szczególnie odnosi się to do hjen.

Zdawałoby się, że ten sposób polowania jest łatwy i poza budowaniem pułapki, nie przedstawia większych trudności, ani niebezpieczeństw. Tak nie jest. Złapane zwierzę bardzo często wyrywa żelaza wraz z kotwicą z ziemi i pędzi jak oszalałe na przybywających do pułapki ludzi. Dzidy czarnych nie wystarczają wówczas, a strzelby mają dużo do roboty.

Ciekawy jest sposób chwytania przez krajowców małp. Wsypują do tykw (wydrążona i wysuszona dynia o wąskiej szyjce) „szumbury“ — groch abisyński — za którym małpy przepadają. Tykwy te ustawiają krajowcy w lesie lub między skałami i przywiązują do drzewa. Małpa chcąc wydostać szumburę, wkłada rękę do tykwy, a zacisnąwszy pięść, nie może ręki spowrotem wyciągnąć. Szumbury z ręki nie wypuści za żadne skarby, nawet przy zbliżaniu się czarnego, który ma teraz łatwe zadanie.

Cesarz Haile Selassie, mimo tego, iż włada tak obfitym rezerwuarem zwierzyny, bierze bardzo rzadko udział w polowaniach. Muszą to już być nadzwyczajne okazje. Szczególnie w ostatnich kilku latach unikał polowań ze względu na osobiste niebezpieczeństwo. Przyczyniły się do tego stosunki polityczne. Polowania te odbywają się tylko w prowincji Szoa, skąd cesarz pochodzi i to przeważnie na mniejszą zwierzynę — antylopy.

Cenne i piękne futra drapieżników, jak również żywcem schwytane lwy, pantery, znoszą mu poddani tytułem daniny, do której obowiązuje ich prawo.

Ciekawy jest zwyczaj, że Etjopowie nie dotkną mięsa zwierzyny, padłej od kuli lub oszczepu, mimo iż przepadają za mięsem surowem. Radzą sobie na polowaniu w ten sposób, że po strzale pędzą co tchu do ranionej zwierzyny, starając się dopaść do niej, gdy w ciele tli jeszcze iskierka życia. Wówczas ze słowami „Basman“ — Bóg, „Oldomomfas“ — Chrystus, i „Keddus“—Marja, pociągają nożem trzy razy po gardle dogorywającego zwierza i wtedy dopiero wolno im mięso to jeść. Przy tem dorzynaniu zwierzyny, muszą mieć zawieszony na szyji krzyżyk abisyński, lub przynajmniej sznurek, na którym krzyżyk taki kiedyś wisiał.

Emil Faust

Skarbonka F. O. M.

Dnie wakacyjne, zazwyczaj spędzane przez Jurka w rodzinnym domu nad Naroczą, były zawsze pięknem przeżyciem. Na strychu bowiem, w obszernej, zalanej światłem mansardzie, Jurek nagromadził bogaty zbiór modeli statków i stateczków. Wszystko co kiedykolwiek wydłubał scyzorykiem, wyciął z tektury lub forniru, co pracowicie skopjował z morskich magazynów, co widział raz jeden w Gdyni i potem wiernie, z twórczą wyobraźnią odtworzył — wszystko to leżało na stołach rozstawionych w tej mansardzie. Gdyby Jurek wiedział, że istnieją na świecie muzea morskie z modelami najsłynniejszych okrętów, byłby bardzo dumny, bo niewątpliwie odkryłby pewne podobieństwo pomiędzy swoją mansardą a takiem choćby paryskiem Musée de la Marine, znajdującem się w Pałacu Inwalidów. Kiedy Jurek był młodszy — teraz miał szesnaście lat — wynosił na plażę część swojej flotylli, spoczywającej na poddaszu. Kładł na wodzie Naroczy wysmukłe szkunery, stawiał na fregacie — kopji „Daru Pomorza" — żagle, puszczał lotne brygi otaczał je modelami arabskich feluk, chińskich dżonek, malajskich tongkangów. Miał wiosłowe, starożytne galery, biremy i triremy, wzory karawel Kolumba i wikingowskich koggów. Cieszył się swoją flotą, jak admirał przyglądając się szykowi rozstawionych stateczków. Rozpaczał, gdy wiatr przewracał stateczki o zbyt wysokich masztach. Pośpiesznie ratował pogrążające się w jeziorze statki, ciągnionych na dno ciężarem przemoczonych żagli. Potem zabierał swoje bogactwo znów do mansardy.

Inni chłopcy zbierali znaczki pocztowe. Zeskarbiali w kopertach i w głowach wiedzę o ziemi. Uczyli się geografji z kolorów znaczków, z obrazków lwa, słonia z kłami i skaczącego tygrysa. Ze stempla pocztowego dowiadywali się o nazwach dalekich krajów i stolic. Jurek miał właśnie namiętność innego rodzaju, niecodzienną u młodzieży w Polsce. Odkąd ojciec zawiózł go do Gdyni i pokazał mu zakotwiczone na redzie i przycumowane przy nabrzeżach statki, odkąd zobaczył na Oksywiu okręty wojenne — marzeniem chłopca było stać się kiedyś budowniczym takich statków.

— Kto buduje statki? — zapytał ojca.

— Inżynierowie, synku! — odpowiedział ojciec. — Robią najpierw obliczenia i plany, a potem pilnują prac w dokach. To bardzo trudna rzecz i długo się trzeba tego uczyć.

— A czy ja mógłbym zostać kiedyś inżynierem — budowniczym statków?

— Oczywiście, Jurku. Jeżeli się będziesz dobrze uczył, miał zdolności do matematyki, a przedewszystkiem wytrwałość i pracowitość, dostaniesz się na politechnikę, na wydział budownictwa okrętowego, który u nas istnieje tylko w Gdańsku.—

Tymczasem, zanim spuści na wodę prawdziwej stoczni prawdziwy statek, Jurek wymodelował sobie w drzewie i tekturze wszystkie typy statków, jakie istnieją lub istniały na świecie. Dało mu to tę samą korzyść, co zbieranie znaczków, ale nauczyło nietylko geografji ale także historji. Przyszły konstruktor okrętów czerpał z wielu książek swą wiedzę o dziejach marynarki, które były w dawnych czasach istotną historją wielu państw i także historją ogólnoludzkiego postępu.

Wczoraj rozpoczęły się wakacje letnie i Jurek przywiózł nad Narocz nowy zapas modeli. Ale tym razem przywiózł jeszcze coś nowego. Była to skrzynka nieduża, uwieńczona u góry wyrzeźbionym w drzewie statkiem. Skrzynkę tę umieścił nie w swojem muzeum, ale ustawił na widocznem miejscu w pokoju jadalnym. Zaraz przyniósł dłuto i wyrył na niem na przedniej ścianie trzy litery: F. O. M.

Zapytany przez domowników o znaczenie tych liter, odpowiedział: Fundusz Obrony Morskiej.

— Teraz — mówił — gdy mam już własną flotyllę modeli, gdy wyrosłem już z wieku robienia sobie zabawek, przeznaczam wszystkie drobne oszczędności na zakupienie znaczków F. O. M.

Chłopiec przypomniał sobie port oksywski i przyczajone do północnego mola kontrtorpedowce, łodzie podwodne, awiza, warczące w powietrzu hydroplany i w piersi jego zakrzepło poczucie wspólnoty z wielkim wysiłkiem całego narodu zbudowania silnej obrony morskiej.

Jurek, który uczył się w gimnazjum pracy społecznej, postanowił podjąć propagandę „Skarbonki F. O. M." Wraz z gronem swoich kolegów zamierzał pomysł swój rozszerzyć we wszystkich szkołach Polski. Po wakacjach roześlą listy do swoich rówieśników, rozpoczną wydawanie ulotek z rysunkami różnych typów statków. Być może zajmą się wytwarzaniem masowem malutkich modeli, które jako zabawki wejdą do pokojów dziecinnych. a zarobek ze sprzedaży, przeznaczą na F. O. M.

Chłopiec zapalał się do swej idei. I podczas gdy dnie upływały mu w kajaku i na plaży roześmianego jeziora, szczegóły jego planu narastały wciąż w jego umyśle. Młody marzyciel i przyszły społecznik snuł pomysły jak zastąpić konia, małpkę i lalkę z pokoju dziecinnego — modelem statku — i widział we wszystkich domach swoją skarbonkę. **Sicz.**

Janek

Janek od dłuższego już czasu marzył o dalekiej wyprawie kajakowej. Zawsze kiedy w lecie na swoim małym dwuosobowym kajaku pływał po Wiśle, aż coś go korciło, aby płynąć i płynąć bez końca i nie wracać już do miasta. Janek jednak czekał, aż przyjdzie odpowiednia ku temu chwila. A gdy przychodziła wiosna, gdy ciepłe promienie słońca załamywały się w Wiśle, gdy świat cały weselał od słońca — Janek każdą wolną chwilę spędzał na kajaku. Wprawdzie matka Janka bez entuzjazmu odnosiła się do jego wodnych poczynań, „bo to — mawiała do ojca — może być z tego jakie nieszczęście". Ale ojciec wiedział, że Janek pływa zawsze w towarzystwie innych kolegów — i nigdy się temu nie sprzeciwiał. Tembardziej, że nie miałby serca odmawiać chłopcu tej radości, jaka tryskała z niego gdy kiedykolwiek wracał z przystani — spalony od słońca, pachnący świeżością i zdrowiem.

Zamiłowanie jego do sportu wodnego dojrzewało w nim i doskonaliło się, wyrażając się coraz to innemi zainteresowaniami. Z jakąż to radością patrzył na mijające go podczas jego wypraw kajakowych — piękne o białych wydętych żaglach — jolki. I gdy oczy przymykały się od nadmiaru blasku słonecznego, rozlanego srebrnemi, drgającemi pasmami po Wiśle — gdy zdala, szczególnie w pogodny dzień świąteczny, widział Wisłę ustrojoną w niezliczoną ilość białych żagli — marzył o jolce z dużemi żaglami.

Chciał to zrealizować jak najszybciej. Za zaoszczędzone pieniądze, które dostawał od ojca na drobne tygodniowe wydatki i za wybłagane od matki — kupił sobie mały żagiel do kajaka. Podpatrzył na przystani, gdzie należy umieścić maszt i jak należy „stawiać" żagiel — i zabrał się do roboty.

Od przystaniowego kupił — leżący bezużytecznie na słońcu długi drążek, a z wiklin, rosnących tuż koło przystani — wyciął bom.

Po tygodniowych prawie przygotowaniach, Janek z bijącem sercem wsiadał w kajak — rósł od wewnętrznej dumy, gdy wiatr załopotał żaglem. Wprawdzie radość tę zgasił szybko widok jolki, która pochylona na jedną burtę przemknęła majestatycznie obok niego — podczas gdy kajak począł zwolna spływać z nurtem rzeki.

Pochłonięty całkowicie żaglem, Janek szybko zapomniał o wspaniałej jolce, cały wysiłek skierował na wykorzystanie żagla. Niestety — mimo iż z dołu rzeki szedł dość silny podmuch wiatru — żagiel łopotał bezużytecznie na wietrze, a kajak spływał z nurtem rzeki. Już Wojtek, kolega, którego Janek zabrał na kajak zaczął sobie z niego podrwiwać, gdy nagle żagiel wypełnił się wiatrem — wydął. Janek zrównoważył sterem kierunek — i płynęli. Niezwykła radość wypełniła jego duszę. Roziskrzone radością oczy utkwił przed siebie, starał się odczuć najlżejsze podmuchy wiatru i tak manewrować żaglem i sterem kajaka, aby móc płynąć jak najszybciej.

Po godzinie pływania, Janek zaczął manewrować kajakiem — robić zwroty. To go jednak zgubiło. Gdy uwagę całą skupił nad tem, jak należy zrobić zwrot przez dziób kajaka (tak zw. zwrot przez sztag) targnął niespodzianie żaglem silny podmuch wiatru. Uderzenie wiatru było tak silne, że Janek nie zorjentował się, kiedy kajak już leżał wywrócony, a on wraz z Wojtkiem znaleźli się w wodzie.

Janek i Wojtek siedli okrakiem na kajaku i usiłowali kierować się do brzegu rzeki. Janek nie czuł strachu, czuł się tylko dziwnie upokorzony. Mimo iż nurt rzeki unosił ich, wiedział, że nawet gdy sami nie będą mogli dotrzeć do brzegu, ktoś przyjdzie im z pomocą.

Już kierowały się w ich stronę kajaki, pędziła motorówka i płynęła ku nim, halsując, ta właśnie jolka, którą mijali w momencie gdy odbijali od brzegu.

Podpłynęła blisko ku nieszczęsnym rozbitkom — i wciągnięto ich na pokład.

Janek w chwili, gdy znalazł się na jolce, czuł się jeszcze więcej upokorzony. Wiedział jak bardzo jest w tej chwili mały. Nie przeszkodziło mu to jednak do bacznego obserwowania przy manewrowaniu jolką. Starał się dociec w tej chwili przyczyny — dlaczego wiatr go wywrócił.

Gdy wysiadł na przystani, a raczej wysadzono ich z jolki, Jankowi zdawało się, że wszyscy w duchu podrwiwają sobie z niego. Na zadawane mu pytania odpowiadał niechętnie.

Smutny wrócił tego wieczoru do domu, aż matka zatroskana zapytała, czy przypadkiem nie jest chory. Janek bąknął coś, że go rzeczywiście głowa boli. Unikał wszelkich pytań. Matce nie chciał opowiadać o tej sromotnej przygodzie, choćby dlatego, żeby jej nie zniechęcać do jego wypraw kajakowych.

Nazajutrz rano już pogodniej myślał o swoich usiłowaniach — pływania przy pomocy żagla. Gdy przyszedł do szkoły, okazało się, że Wojtek nie omieszkał już opowiedzieć kolegom całej przygody, ubarwiwszy ją własnemi złośliwemi uwagami.

Ten i ów rzucił jakiś epitet pod adresem Janka, lub patrzył nań z uśmiechem politowania. Janek usiadł w ławce otworzył pierwszą lepszą książkę, udając że powtarza sobie lekcję, a w gruncie rzeczy pogrążył się w smutnych rozmyślaniach.

Wreszcie postanowił sobie, że już nigdy nie będzie zabierał się do rzeczy, których należycie nie przygotuje i nie zapozna się z niemi.

Po kilku dniach w klasie zapominano o przygodzie Janka. Tylko on sam nie mógł jej zapomnieć. Mniej wyjeżdżał niż przedtem kajakiem, który był dla niego teraz uosobieniem tych wszystkich, przeżytych świeżo przykrości.

Natomiast zawsze można było ujrzeć Janka, siedzącego na molo przystani wtedy, gdy przygotowywano jakąkolwiek żaglówkę do wyjazdu. Podpatrywał wszelkie szczegóły, gdzie należy założyć taką lub inną linę, jak należy stawiać żagle, wszystko cokolwiek można było w tych warunkach zaobserwo-

wać. I często, gdy wracał z przystani do domu — marzyło mu się, że ma piękną żaglówkę, która, pochylona na jedną burtę, mknie chyżo po Wiśle, a on, stojąc przy sterze rzuca załodze rozkazy — i upaja się pędem, słońcem i bliskością wody.

Raz z wielką nieśmiałością zwierzył się ojcu, że chciałby się uczyć żeglarstwa.

Ojciec roześmiał się i klepiąc go po ramieniu rzekł: „Chłopcze! za młody jesteś jeszcze. Kajak — no to jeszcze, ale żaglówka... — Zresztą taka przyjemność drogo kosztuje" — zakończył już całkiem poważnie.

Rozmowa ta jeszcze bardziej utwierdziła Janka w przekonaniu, że zdobyć możność nauki żeglarstwa nie jest tak łatwo.

Przyszła wreszcie zima. Wisła posmutniała. Już nie skrzyło się w niej długiemi smugami słońce, ani nie bieliły jej, płótna żagli, tylko sino-bure wody płynęły i płynęły bez końca.

Czasem tylko białe łaty kry pojawiały się na niej. Janek zresztą rzadko spoglądał na Wisłę. Chyba z okien tramwaju, gdy jechał w odwiedziny do swego kolegi, mieszkającego na Pradze, lub gdy z ojcem w pogodny poranek niedzielny szedł na spacer.

Pewnego zimowego dnia wychowawca klasowy powiedział, że zamiast ostatniej lekcji odbędzie się ogólne zebranie w szkole, na którem wygłosi odczyt prelegent z Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Wiadomość tę przyjęli wszyscy z wielką radością, gdyż ostatnią lekcją była matematyka, a zadania nie wypadły wszystkim jednakowo.

Na zakończenie odczytu Janek dowiedział się, że w jego gimnazjum powstaje koło szkolne L. M. K., które będzie miało za zadanie — uświadamianie młodzieży w sprawach morskich i kolonjalnych i wychowanie przez sport wodny, najpierw na rzekach, a potem na morzu.

Janek stał się jednym z najzapaleńszych pracowników koła L. M. K. W miarę jak czytał różne pisma o morzu i żeglarstwie, które członkowie koła otrzymywali, zaczął się żywo interesować wszelkiemi sprawami, wiążącemi się nietylko z żeglarstwem, lecz również dotyczącemi morza i kolonij.

Nietylko zresztą on, ale i cały szereg innych jego kolegów. Najciekawszą lekturą stały się książki o morzu i sporcie wodnym ,najbardziej interesu obrazki — to zdjęcia z portów dalekich, żaglowców lub okrętów wojennych.

Janek zaczął nawet budować, na podstawie widzianych w jakimś piśmie rysunków, okręty z kawałków drzewa, drucików. Okazało się, że i inni koledzy z Koła również robili to samo.

Dzięki temu, że opiekunem koła został młody, energiczny nauczyciel gimnastyki — koło rozwijało się coraz silniej. Urządzano szereg zebrań z odczytami, na których każdy miał coś do powiedzenia.

Oprócz tych prac na wiosnę postanowiono kupić przy pomocy szkoły jedną żaglówkę, na której członkowie Koła mogliby uczyć się żeglarstwa.

Janek zrozumiał, że dzięki temu, iż powstało Koło Szkolne L. M. K. — jego doniedawna zdawałoby się nieziszczalne marzenia o nauce żeglarstwa zostaną spełnione.

Niezależnie od pracy, którą miał w Kole, Janek wraz z kilkoma kolegami zawzięcie studiował mapy dróg wodnych w Polsce. Wierzył w to, że wcześniej czy później kajakiem czy żaglówką wybierze się na dłuższą wyprawę wodną po Polsce. Mapa dróg wodnych, którą zakupiło Koło szkolne — nie wystarczała mu. Była zbyt ogólna. Dlatego przy każdej nadarzającej się okazji wypożyczał sobie mapy poszczególnych okolic Polski i w domu, w chwilach wolnych — pochylony — studjował. Każdą czarną lub błękitną wijącą się na mapie linję rzeki przemierzał swą wyobraźnią, ożywiał przygodami, które jakoby w tych papierowych podróżach — przeżywał.

I chyba najlepszy profesor nie nauczyłby Janka w tak doskonałym stopniu geografji Polski — jak ten fakt, że zbudziła się w nim samorzutnie chęć przemierzenia Polski drogą wodną—wzdłuż i wszerz.

Tak upływał Jankowi dzień za dniem, dzielony między lekcje w szkole i zajęcia w kole L. M. K. — które mimo tak krótkiego okresu istnienia urządziło w przeciągu jednej zimy obok kilku odczytów — akademję i wystawę.

Przyszedł wreszcie okres najbardziej wytężonej pracy w szkole — koniec roku szkolnego. Janek z podwójną energją zabrał się do pracy. Był zbyt ambitny, aby zostać się w tej samej klasie, a przytem ojciec obiecał mu kiedyś, że gdy dostanie promocję do klasy piątej — to będzie mógł pojechać sobie na dłuższą wycieczkę kajakową.

Janek już obmyślił sobie plan całej wycieczki. Wybrał Polesie. Przedewszystkiem dlatego, że czytał jakąś ciekawą książkę o Polesiu, a pozatem miał tam majątek ojciec Władka, jednego z kolegów, z którym łączyły go przyjacielskie stosunki.

Narazie nie zwierzał się nikomu ze swoich planów — postanowił czekać aż dostanie promocję.

Nastąpił wreszcie ten najbardziej upragniony w życiu szkolnem dzień — uroczystość zakończenia roku i rozdanie świadectw szkolnych. Janek z dumą i wielką radością — niósł do domu promocję do klasy piątej. Patrzył z pewną wyższością na ludzi mijających go na ulicy. Jest przecież w piątej klasie! I dziwiło go nawet, że ludzie nie widzą tego jego szczęścia, nie patrzą nań z szacunkiem, lecz tak obojętnie, jakby on był jeszcze w klasie czwartej. Wogóle czwartoklasista stał się dla niego osobnikiem małoznaczącem, niegodnem zwrócenia uwagi.

Co innego klasa piąta. Przypomniał sobie, że ktoryś ze starszych kolegów powiedział kiedyś, że klasa piąta jest nawet trudniejsza od ósmej. I niósł w sobie Janek całą dumę piątoklasisty — ba, zapomniał nawet na chwilę o możliwości wyprawy kajakowej — tak był swym życiowym awansem przejęty.

Przypomniał mu zresztą o tem niespodzianie sam ojciec, który uradowany z promocji, jak również z dobrego świadectwa Janka, rzekł: „No — słowo się rzekło! Obiecałem ci kiedyś, że gdy dostaniesz promocję do klasy piątej — to pozwolę ci pojechać na wycieczkę kajakiem. Widzę, że nietylko jesteś w piątej klasie, ale masz w dodatku dobre świadectwo. Wobec tego — trudno".

Nareszcie spełniły się marzenia Janka.

Stanisław Zadrożny.

Z życia Kół Szkolnych



Jedno z Kól szkolnych Okręgu Krakowskiego L. M. K. przy pracy.

Bardzo ciekawym i pożytecznym odcinkiem pracy Kół Szkolnych jest opracowywanie i wygłaszanie przez członków wszelkiego rodzaju referatów, dotyczących zarówno spraw morza, jak i kolonij. To też Koła traktują tę pracę z należytem zrozumieniem. Staraniem Koła Szkoln. LMK. przy Szkole Handlowej Męskiej Stow. Kupców Polskich w Radomiu, urządzono dla Szkół Handlowych Męskiej i Żeńskiej, w dniu 20.XII.35 r., poranek dyskusyjny na temat: „Czy państwu są potrzebne kolonje?“ W związku z tem uczniowie wygłosili dwa referaty: jeden p. t. „Państwu są potrzebne kolonje“, drugi zaś jako correferat p. t. „Państwu nie są potrzebne kolonje“. Na tle wygłoszonych referatów wywiązała się dyskusja, w której większość, zabierających głos wypowiedziała się za potrzebą kolonij dla państwa, a w odniesieniu do Polski uznała, że kolonje są kwestją niesłychanie żywotną i decydującą o przyszłości naszego kraju. Na poranku tym było obecnych aż 250 uczeniс i uczniów. Opiekunem tego Koła jest p. prof. dr. Leon Michalski, a bardzo czynnym prezesem uczeń Z. Kowalczyk.

Mamy także wiadomości o pracy Kół Szkolnych w Zamościu, które wspólnie zorganizowały bogatą wystawę morską, gromadząc na niej ponad 500 eksponatów. Wystawa obejmowała pięć działów, a mianowicie: propagandowy (afisze, wykresy i transparenty), świetlicowo - bibljoteczny (książki, pisma, albumy, zbiory fotografij), żeglarski (łódź żaglowa 6-cio osobowa i różne typy kajaków), sprawozdawczo - statystyczny (statystyki, dotyczące rozwoju LMK. oraz polskiego ruchu morskiego i kolonjalnego) i wreszcie dział modelarski (modele okrętów, łodzi, kajaków, urządzeń portowych etc.). Powszechną uwagę zwracała łódź żaglowa 6-cio osobowa w pełnem wyekwipowaniu, która odbyła podróż Wieprzem i Wisłą z Krasnegostawu do Warszawy na trasie 380 km. Pozatem efektownie przedstawiały się afisze propagandowe, modele gdyńskich urządzeń portowych oraz ciekawe albumy. Jak duże zainteresowanie wzbudziła ta wystawa, może świadczyć fakt, że zwiedziło ją ponad 2.000 osób. Bardzo uroczyście odbyło się otwarcie wystawy, pod protektoratem p. Starosty Zamojskiego, L. Zamecznika i Prezesa Zarządu Obwodu LMK. pułk. Szalewicza. Po wniesieniu sztandaru LMK. i proporca VI-ej Drużyny Żeglarskiej Harcerzy, odegrany został hymn państwowy, poczem nastąpiło przemówienie opiekuna Koła przy Państw. Gimnazjum Męskiem w Zamościu, p. prof. Zajlicha, który poparciem swojem i inicjatywą przyczynił się do zrealizowania zamierzeń członków Kół. Koła w Zamościu piszą, że wystawa ta była dla nich dowodem, jak przy dobrych chęciach, a małych środkach można dokonać pożytecznych rzeczy, przez co zachęciła ich do dalszej intensywnej pracy. To też przesyłamy wszystkim Kołom w Zamościu wyrazy uznania i życzymy, aby w dalszym ciągu szerzyły skutecznie propagandę tak ważnych dla nas wszystkich spraw, jakiemi są morze i kolonje.

Najlepszym dowodem żywotności Koła jest przyrost jego członków. Wiadomo bowiem, że gdy się coś szczerze i ochoczo robi, to inni nietylko się tem interesują, ale sami też chcą wziąć udział w pracy. Tu jako przykład możemy wymienić Koło przy Szkole Powszechnej im. Królowej Jadwigi w Radomsku, które rok temu liczyło 50 członków, a obecnie posiada ich 265. Trzeba podkreślić, iż jest to jedno z pierwszych Kół, jakie powstały w Radomsku. Można śmiało stwierdzić, że praca tam wre poprostu. Koło posiada zastęp „Zuchów Marynarskich“, do którego należą uczniowie młodszych klas i które bierze często udział w różnych przedstawieniach. Praca jest podzielona na kilka sekcyj. Niedawno sekcja imprez urządziła zabawę, połączoną z loterją, a dochód z niej przeznaczono na kupno sztandaru LMK. dla Koła. Sekcja korespondencji utrzymuje stale żywy kontakt ze szkołami na Pomorzu. Nic dziwnego zatem, że na uroczystość 10 lutego przygotowano ciekawy i bardzo bogaty program, który członkinie opracowały ze specjalną starannością. Opiekunka tego Koła jest p. Zofja Szokalska. Prosimy bardzo o dalsze wiadomości od Koła i chętnie będziemy o nich pisali.

Przy Szkole Powsz. Nr. 1 w Legionowie pod Warszawą też jest energiczne Koło, liczące 200 członków. W celu uzyskania funduszu na wycieczki dla niezamożnych członków, Koło zorganizowało przedstawienie, które przyniosło 34 zł. 40 gr. dochodu. Na łódź podwodną im. Marszałka J. Piłsudskiego Zarząd Koła zebrał 5 zł. Specjalnie uroczyście obchodzono też „Święto Morza“, w którem wzięły udział dzieci z całej szkoły. Kołem opiekuje się p. Parolowa. Chcielibyśmy wiedzieć, jak się tam odbył obchód 10 lutego.

Dzieci Pryw. Szkoły Powsz. „Rodziny Wojsk.“ w Wilnie, pragnąc uczcić dzień imienin opiekunki tej szkoły, p. generałowej Zofji Dąb-Biernackiej, zawiązały Koło Szkolne LMK., do którego zapisały się wszystkie bez wyjątku dzieci w liczbie 160. Koło to prowadzi intensywna działalność pod opieką p. majorowej Dębskiej. Ostatnio Koło nadesłało nam dużą fotografję grupową, na której uwidoczniony jest transparent z napisem „Miłujemy polskie morze“. Niestety, ze względu na brak miejsca przyjęliśmy jako zasadę umieszczanie tylko takich zdjęć, które są ilustracja pracy Kół, gdyż tylko tego rodzaju zdjęcia mogą interesować szerszy ogół czytelników. Żałujemy, że Koło nie napisało, jak przygotowało obchód 10 lutego, inne Koła też chętnieby się o tem dowiedziały. Prosimy o wiadomości pozostałe Koła z Wilna i okolic.

Z wybrzeża i morza

Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski. Udział transportów morskich w ogólnych obrotach handlu zagranicznego Polski zwiększył się znacznie w ciągu roku ubiegłego, gdyż ilościowo wynosił 73, 5%, a wartościowo 62.6%. podczas gdy w r. 1934 wynosił ilościowo 72.2%, a wartościowo 60.7%. Warto przytem nadmienić, że wzrost zaznaczył się w obrotach portu gdyńskiego, które wzrosły zwłaszcza pod względem wartości, gdyż przeładunki portu gdyńskiego wobec ograniczeń dewizowych, wprowadzonych przez Senat W. M. Gdańska, uległy zmniejszeniu.

Ruch statków w porcie gdyńskim w r. 1935. Wciągu r. 1935 przeszło ogółem przez port gdyński 9.550 statków o łącznej pojemności przeszło 9 miljonów ton rej. netto., z czego przyszło 4.778 statków o pojemności ponad 4.500 tys. ton rej. netto., a wyszło 4.772 statki o pojemności ponad 4.500 ton rej. netto. Jak zwykle, na pierwszem miejscu utrzymała się nadal bandera szwedzka, na drugie natomiast wysunęła się bandera polska, co zawdzięczamy zwiększeniu tonażu naszej floty handlowej; bandera angielska wysunęła się także na trzecie miejsce dzięki wzmożonemu ruchowi na linji Gdynia — Daleki Wschód. Bandera niemiecka natomiast znalazła się dopiero na czwartem miejscu, za nią szły duńska i norweska.

Obroty portu gdyńskiego w styczniu r 1936. W porównaniu z grudniem r. ub. obroty ogólne portu gdyńskiego wzrosły o przeszło 105 tysięcy ton, osiągając cyfrę blisko 754 tysięcy ton. Wzrósł zwłaszcza wywóz zamorski, wzrastając z przeszło 490 tysięcy ton w grudniu r. ub. na przeszło 650 tysięcy ton, natomiast wywóz zamorski uległ zmniejszeniu tak, że ogólne obroty zamorskie wyniosły w styczniu r. b. prawie 749 tysięcy ton.

Polska flota handlowa. Polska flota handlowa według obliczeń na dzień 1 stycznia r. b. składała się z 99 jednostek o łącznej pojemności, przekraczającej 82 tysiące ton rejestrowanych brutto., a mianowicie z 51 parowców, 15 żaglowców i lichtug, 33 motorowców i żaglowców z pomocniczemi motorkami. Wciągu roku 1935 zatem stan polskiej floty handlowej wzrósł o 16 jednostek łącznej pojemności ponad 16 tysięcy ton rej. brutto, czyli procentowo liczba statków wzrosła o 19.2%, a pojemność tonażu nawet o 24.7%. Jest to przyrost bardzo poważny.

Pomyślne połowy. Rybacy polscy osiągnęli wciągu stycznia r. b. bardzo dodatnie wyniki swych połowów morskich. Złowiono mianowicie w tym czasie prawie 3.800.000 kg. ryb morskich o wartości przeszło 295 tysięcy złotych, co jest cyfrą nienotowaną dotychczas. W porównaniu do stycznia roku ubiegłego połowy wzrosły o blisko 2 miljony kg. ryb. Mimo to wartość ich wobec stosunkowo niskiej ceny ryb, a zwłaszcza szprotów, stanowiących 94% ogólnych połowów, pozostała prawie bez zmiany.

Połączenia Gdyni ze światem. Dzięki nowym połączeniom regularnym, zgłoszonym w r. 1935, Gdynia posiada obecnie 50 linii regularnych, łączących ją niemal z całym światem, a mianowicie z portami Anglji, Belgji, Danji, Estonji, Francji, Finlandji, Holandji, Hiszpanji, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegji, Szwecji, Włoch, Grecji, Syrji, Turcji, Egiptu, oraz z państwami i kolonjami Ameryki Północnej, Środkowej i Południowej, Afryki, Dalekiego Wschodu i Australji.

M/s „Batory". W stoczni w Monfalcone wykańcza się już drugi motorowiec polski, m/s „Batory". Statek ten już w kwietniu wyruszy w swoją pierwszą podróż do portu macierzystego Gdyni, odwiedzając po drodze porty: Split, Barcelonę, Casablanca, Maderę, Lizbonę i Londyn. Następnie wspólnie z m/s „Piłsudskim" obsługiwać będzie linję północno - amerykańską, w przerwie zaś między rejsami transoceanicznemi oba statki wozić będą turystów z Gdyni na krótsze wycieczki morskie.

Rozbudowa światowej floty handlowej. Wciągu r. 1935 spuszczono na wodę na całym świecie 649 statków o pojemności ponad 1.300 tysięcy ton rej. brutto. Na czele państw budujących stoi W. Brytanja wraz z Irlandją, które wybudowały 38% ogólnego tonażu nowych statków, bo prawie 500 tysięcy ton rej. brutto. Za Anglją idą Niemcy, Japonja, Danja, Szwecja, które wybudowały ponad 100 tysięcy ton rej. brutto każde.

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim za r. 1935. W przeciągu r. 1935 ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł cyfrę 25.003 osób, z czego przyjechało 10.488 osób, a wyjechało 14.515 osób. Są to cyfry rekordowe dla ruchu pasażerskiego w porcie gdyńskim, dotychczas jeszcze dla portu tego nienotowane. Najbardziej ożywiony w tym czasie był ruch do Stanów Zjednoczonych, który wyniósł ogółem ponad 7 tysięcy osób, na drugiem miejscu stoi Danja — przeszło 3.500 osób, na trzeciem — Francja, na czwartem Szwecja, a na piątem Anglja.

Spowodu strajku drukarzy numer niniejszy wychodzi z opóźnieniem

Z dniem 1 stycznia 1936 r. wyłączna sprzedaż i administracja czasopism i wydawnictw L. M. K. powierzona została

KSIĘGARNI INSTYTUTU WYDAWNICZEGO „BIBLJOTEKA POLSKA“ S. A., W WARSZAWIE, NOWY SWIAT 23/25

W związku z powyższem Okręgi L. M. K. zechcą skierowywać wszystkie zlecenia na wydawnictwa Ligi do wyżej wzmiankowanej księgarni, zaznaczając, że zlecenie pochodzi od ogniw organizacyjnych L. M. K.

Czasopisma „Morze“, „Polska na Morzu“, „Szkwał“, „Sprawy Morskie i Kolonjalne“, należne członkom z tytułu opłacanych składek członkowskich, oraz wydawnictwa administracyjne (znaczki członkowskie, asygnaty, sztandary i t. d.). Okręgi otrzymywać będą, jak dawniej, bezpośrednio z Zarządu Głównego L. M. K., (Warszawa, ul. Widok 10).

Nadmieniamy, iż jednocześnie z przejęciem od nas naszych wydawnictw, księgarnia Instytutu Wydawniczego „Bibljoteka Polska“ zaprowadziła u siebie specjalny dział książek z dziedziny marynistyki w językach: polskim i obcych, na co zwracamy uwagę naszych członków.

Nasze wydawnictwa własne w katalogach „Bibljoteki Polskiej“ będą ujęte w odrębny dział. Dział ten należy polecać wszystkim ogniwom organizacyjnym.

Zarząd Główny L. M. K.

Niniejszem komunikujemy, iż z dniem 1-go stycznia 1936 r. objęliśmy wyłączną sprzedaż i administrację wydawnictw książkowych

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ,

uprzejmie zatem prosimy o zwracanie się odtąd bezpośrednio do nas we wszystkich sprawach, dotyczących dostawy wydawnictw książkowych.

Stale rosnące zainteresowanie się naszego społeczeństwa literaturą marynistyczną skłoniło nas do zaprowadzenia w naszej księgarni specjalnego

DZIAŁU MARYNISTYKI I MIGRACYJNO-KOLONJALNEGO

w językach polskim i obcych, który polecamy uwadze W. P.

Zapewniając W.P. dotychczasową staranną i rychłą obsługę, pozostajemy zawsze do usług gotowi

Księgarnia
Instytutu Wydawniczego
„BIBLJOTEKA POLSKA“
Spółka Akcyjna
w Warszawie, Nowy Świat 23/25.

Rozrywki umysłowe

2. LOGOGRYF JUBILEUSZOWY

Do podanej figury należy wpisać poziomo **16 pięcioliterowych** wyrazów według niżej podanych znaczeń. Litery rzędów pionowych pierwszego i piątego (oznaczonych kropkami), czytane jednym ciągiem dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

1. Rysa, plama; wada. 2. Uczucie chłodu. 3. Doza, dawka (wspak). 4. Rzemień do prowadzenia psów. 5. Łyżwy do biegania po śniegu. 6. Napis na kopercie listu. 7. Samolub, egoista. 8. Instrument muzyczny, metalowy, dęty. 9. Sznur do chwytania dzikich zwierząt. 10. Członkowie rady, radcowie. 11. Budynek dla bydła. 12. Miasto w Polsce. 13. Pierwiastek, kruszec szlachetny. 14. Naciąg, lekarstwo, wyciąg. 15. Inaczej: tylny (wspak). 16. Tłum, gromada, mnóstwo.

„BETKA“ (Warszawa)

*

Za rozwiązanie powyższego zadania Redakcja „Polski na Morzu“ przeznacza w drodze losowania 5 nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań z Nr. 2-go upływa 25 marca 1936 r. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji z dopiskiem: **„Rozrywki umysłowe“.**

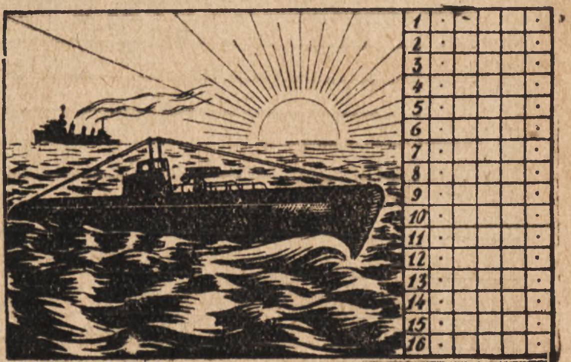
ROZWIĄZANIA

„Polska na Morzu“ Nr. 12 z grudnia 1935 r.

5. Krzyżówka.

Wyrazy poziome: 1. Etap. 4. Amor. 7. Morze. 8. Okup. 10. Atak. 12. Por. 14. Aga. 15. Sos. 16. Set. 18. Iwa. 20. Kwas. 22. Brat. 23. Nurek. 24. Taks. 25. Kadm.

Wyrazy pionowe: 1. Ezop. 2. Amur. 3. Pop. 4. Aza. 5. Meta. 6. Ręka. 9. Kotew. 11. Agawa.



OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

13. Los. 26. Skat. 17. Tank. 18. Orka. 19. Atom. 21. Sus. 22. Bek.

Krzyżówkę bezbłędnie rozwiązało 67 osób. W rezultacie nagrody książkowe w drodze losowania otrzymują p.p.:

1) **Walo Leon** — Toruń, Dyr. Okr. Kol. Państw., pokój Nr. 410.

2) **Staniszewska Marja** — Radom, ul. Żeromskiego 73.

3) **Węgierski Karol** — Pszeniczniki, pow. Tyśmienica, woj. Stanisławowskie.

4) **Pelc Władysław** — Lwów, ul. Skarbkowska 21

5) **Zacharewicz Jerzy** — Rembertów, Al. Zwycięstwa 23 m 7

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa Widok 10. telefony: red. 290-18 admin. 533-88.

WYDAWCA Liga Morska i Kolonialna. Redaktor Henryk Sikorski.

Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza", S. A., Warszawa, Marszałkowska 3